

日 本 国 特 許 庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office

出 願 年 月 日  
Date of Application:

2003年 1月30日

出 願 番 号  
Application Number:

特願2003-021667

[ ST.10/C ]:

[ JP2003-021667 ]

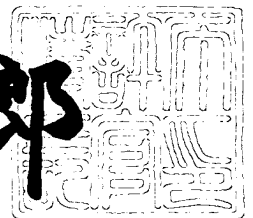
出 願 人  
Applicant(s):

日産自動車株式会社

2003年 5月 2日

特 許 庁 長 官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

太田 信一郎



出証番号 出証特2003-3031880

【書類名】 特許願

【整理番号】 NM02-02132

【提出日】 平成15年 1月30日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 F02B 39/10

【発明者】

    【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地 日産自動車株式会  
社内

    【氏名】 藤村 健一

【発明者】

    【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地 日産自動車株式会  
社内

    【氏名】 川村 克彦

【特許出願人】

    【識別番号】 000003997

    【氏名又は名称】 日産自動車株式会社

【代理人】

    【識別番号】 100075513

    【弁理士】

    【氏名又は名称】 後藤 政喜

【選任した代理人】

    【識別番号】 100084537

    【弁理士】

    【氏名又は名称】 松田 嘉夫

【手数料の表示】

    【予納台帳番号】 019839

    【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

    【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9706786

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 過給装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

ターボ過給機の下流の吸気通路に電動機によって駆動される電動過給機を設け

前記電動過給機を迂回して前記電動過給機の上流と下流の吸気通路をつなぐバイパス通路と、前記バイパス通路を開閉するバイパス弁とを設け、

前記電動過給機からターボ過給機へ過給切り替えを行う時に、前記電動過給機と前記バイパス弁とを関連づけて制御する過給装置であって、

電動過給機からターボ過給機へ過給の切り替えを行う時に、電動過給機を停止させ、かつバイパス弁を開駆動させる過給切り替え手段と、

バイパス弁の閉固着を検出する固着検出手段と、

前記固着検出手段により閉固着が検出された時に電動過給機を再駆動させる再駆動手段とを備えた過給装置。

【請求項 2】

前記再駆動手段は、前記電動過給機を、車両が所定車速を維持するために必要な過給量に見合う駆動状態とする請求項 1 に記載の過給装置。

【請求項 3】

前記再駆動手段は、前記電動過給機を、運転者の要求車速を維持するために必要な過給量に見合う駆動状態とする請求項 1 に記載の過給装置。

【請求項 4】

前記再駆動手段は、前記電動機を駆動するバッテリーの劣化状態に応じて、電動機の駆動力を徐々に低下させる請求項 2 または 3 に記載の過給装置。

【請求項 5】

前記固着検出手段は、前記電動過給機下流の吸気通路の負圧の絶対値が所定値以上である場合に、バイパス弁が閉固着していると判定する請求項 1 ～ 4 のいずれかに記載の過給装置。

【請求項 6】

前記固着検出手段は、スロットル開度とエンジン回転数から求める必要空気量がエアフロメータを通過した空気量よりも少ないときにバイパス弁が閉固着していると判定する請求項 1 ～ 4 のいずれかに記載の過給装置。

【請求項 7】

前記固着検出手段は、前記バイパス弁の開度を検知することで閉固着を検出する請求項 1 ～ 4 のいずれかに記載の過給装置。

【発明の詳細な説明】

【 0 0 0 1 】

【発明の属する技術分野】

本発明は、電動機により駆動する過給機を備えた内燃機関の過給装置に関する。  
【従来の技術】

エンジン出力を向上させるために、排気圧力により吸入空気を加圧するターボ過給機を装着する技術が知られている。しかしながら、ターボ過給機には過給に遅れが生じる、いわゆるターボラグや、エンジン低回転域では過給できないといった欠点がある。

【 0 0 0 2 】

そこで、ターボ過給機の他に、電動で動作する電動過給機を加える技術が特許文献 1 に開示されている。

【 0 0 0 3 】

特許文献 1 では、電動過給機のコンプレッサーとターボ過給機のコンプレッサーとの間の吸気経路を切換えるバイパス弁を配置し、電動過給機の運転状態に応じてバイパス弁の動作を制御することで電動過給の圧力を調整している。

【 0 0 0 4 】

【特許文献 1】

特開 2 0 0 2 - 2 1 5 7 3 号公報

【 0 0 0 5 】

【本発明が解決しようとする課題】

しかしながら、特許文献 1 にはバイパス弁が閉じた状態で固着（以下、閉固着という）した場合の故障検知方法や、閉固着検知時の電動過給機の制御方法につ

いては記載されていない。

【 0 0 0 6 】

電動過給機とターボ過給機とを吸気通路中に並列に有する過給システムの場合、ターボ過給機の過給圧が高まると、電動過給機を停止する。このとき前記両過給機の上に設けられたバイパス弁が閉固着していると、ターボ過給機のコンプレッサーを通過した吸入空気が電動過給機およびバイパス弁によってそれぞれ堰き止められるのでエンジンの吸入空気量が著しく低下し、ショックやエンスト等が発生する。

【 0 0 0 7 】

そこで、本発明では上記問題を解決し、バイパス弁が閉固着した場合にもエンジンに空気が供給されるシステムとすることを目的とする。

【 0 0 0 8 】

【課題を解決するための手段】

本発明の過給装置は、エンジンの排気ガスにより駆動されるターボ過給機と、前記ターボ過給機の下流の吸気通路に設けられ、電動機によって駆動される電動過給機と、前記電動過給機を迂回して前記電動過給機の上流と下流の吸気通路をつなぐバイパス通路と、前記バイパス通路を開閉するバイパス弁と、車両の加速要求を検出する手段と、前記加速要求を検出したときに前記電動過給機と前記バイパス弁とを関連づけて制御する過給装置であって、電動過給機からターボ過給機へ過給の切り替えを行う時に、電動過給機を停止させ、かつバイパス弁を開駆動させる過給切り替え手段と、バイパス弁の閉固着を検出する固着検出手段と、前記固着検出手段により閉固着が検出された時に電動過給機を再駆動させる再駆動手段とを備える。

【 0 0 0 9 】

【作用・効果】

本発明によれば、走行中に前記バイパス弁が閉固着した場合に、これを検知し、電動過給機を駆動させてエンジン駆動に必要な吸入空気量を確保するので、エンジン吸入空気量が著しく低下することによって発生するショックやエンスト等を防止できる。また、閉固着後にも自走可能なので、異常を解消できる場所まで

自走で車両を移動できる。

【 0 0 1 0 】

【発明の実施の形態】

以下本発明の実施形態を図面に基づいて説明する。

【 0 0 1 1 】

第 1 実施形態の構成を図 1 に示す。

【 0 0 1 2 】

図 1 は車両に搭載した本発明のシステムを示す図であり、11 はエンジン、3 はエンジン 11 の排気ガスによって駆動するターボ過給機である。

【 0 0 1 3 】

ターボ過給機 3 の上流の吸気通路 7 にはエアクリーナ 1 とエアクリーナ 1 から吸入した吸気量  $Q_a$  を計測するエアフロメータ (AFM) 2 を設置する。

【 0 0 1 4 】

ターボ過給機 3 の下流の吸気通路 8 には、駆動モータ 4 b によってコンプレッサ 4 a を駆動して過給を行う電動過給機 4 と、電動過給機 4 を迂回して吸気通路 8 と更に下流の吸気通路 9 をつなぐバイパス通路 10 およびバイパス通路 10 を開閉するバイパス弁 6 を設置する。

【 0 0 1 5 】

なお、本実施形態において電動過給機 4 はルーツタイプの容積型過給機とする。

【 0 0 1 6 】

電動過給機 4 は、駆動モータ 4 b により駆動されるため、回転数がエンジン 11 の回転数に依存せず、過給圧が高まるまでの時間がターボ過給機 3 よりも短い。

【 0 0 1 7 】

そこでこの特性を生かして、エンジン 11 が低回転域にある状況や、過給に遅れが生じるターボラグといったターボ過給機 3 が過給を行えない状況で、ターボ過給機 3 の過給が高まるまでの過給を賄うために電動過給機 4 を稼働させる。

【 0 0 1 8 】

電動過給機 4 と連動してバイパス通路 1 0 を開閉するバイパス弁 6 は、アクチュエータ 6 b とアクチュエータ 6 b によって駆動される開閉弁 6 a とで構成される。

## 【 0 0 1 9 】

これら電動過給機 4 とバイパス弁 6 を制御するためにコントロールユニット ( ECM ) 5 が備えられる。 ECM 5 は、車両の加速要求があったとき、とくに加速初期にターボ過給機 3 によるターボラグのある間、例えば数秒間、電動過給機 4 を作動させると共にバイパス弁 6 を開閉させて過給圧のつながりが滑らかとなるように過給を行わせる。この制御のために、まず、電動過給機 4 の上流の吸気通路 8 に圧力センサー 1 2、下流の吸気通路 9 に圧力センサー 1 3 を配置してそれぞれの吸気通路内の圧力を検出し、この検出結果は圧力検出信号  $P_1$ 、 $P_2$  として ECM 5 に読み込まれる。

## 【 0 0 2 0 】

電動過給機 4 の回転シャフト 4 c の近傍に回転速度センサー 1 5 を配置してコンプレッサ 4 a の回転速度を検出し、同じく測定結果は回転速度検出信号  $N_c$  として ECM 5 に読み込まれる。

## 【 0 0 2 1 】

また、 ECM 5 には加速要求検出手段 1 6 からの加速要求検出信号  $T_h$  も読み込まれる。加速要求検出手段 1 6 は吸気通路 9 に介装したスロットルバルブ 1 6 a の開度 (あるいはアクセル開度) を検出するもので、スロットルバルブ 1 6 a の開度が予め定めた敷居値を超えた場合に、車両が加速要求状態であると判断し、加速要求検出信号  $T_h$  を ECM 5 に送る。ただし、前記敷居値は一定の値、もしくはエンジン回転数に応じて徐々に大きくなるように決められる値となっている。

## 【 0 0 2 2 】

上記の圧力検出信号  $P_1$ 、 $P_2$ 、回転数検出信号  $N_c$  および加速要求検出信号  $T_h$  に基づいて、 ECM 5 は電動過給機 4 のモータ 4 b およびバイパス弁 6 のアクチュエータ 6 b を制御する。

## 【 0 0 2 3 】



具体的には、加速要求を検知すると、バイパス弁 6 を開いたままで電動機 4 b を駆動し、電動過給機 4 の下流の吸気通路 9 の圧力  $P_2$  が同じく上流の圧力  $P_1$  と略同等になった瞬間にバイパス弁 6 を閉じる。電動過給機 4 の下流の吸気通路 9 の圧力  $P_2$  が同じく上流の圧力  $P_1$  よりも高くなった状態でバイパス弁 6 を開いたままにしておくと、空気がバイパス通路 1 0 を逆流して吸気通路 8 に流れてしまい、エンジン 1 1 へ供給される空気が不足し、空燃比のずれやトルク段差を生じる。したがって、前記問題を防止するために、電動過給機 4 の上流の圧力  $P_1$  と下流の圧力  $P_2$  が略同等になった瞬間にバイパス弁 6 を閉じる。

## 【 0 0 2 4 】

そしてターボ過給機 3 の過給圧が高まったら電動過給機 4 を停止し、バイパス弁 6 を開く。

## 【 0 0 2 5 】

また、ECM 5 は、加速終了後等で本来バイパス弁 6 が開いているべき状態にもかかわらず閉じたままの状態（閉固着）であることを検知すると、たとえ加速要求を検知しなくても電動過給機 4 を駆動する。

## 【 0 0 2 6 】

これは、電動過給機 4 が停止、かつバイパス弁 6 が閉じているとエンジン 1 1 にほとんど空気が供給されず、車両が走行不能になるので、電動過給機 4 を駆動させて、走行に必要な空気量を確保するためである。

## 【 0 0 2 7 】

ところで、電動過給機構において、バイパス弁 6 が故障により閉じたままの状態になった場合には、以下の状態が生じるので、ECM 5 は次のように故障を判定している。

## 【 0 0 2 8 】

第 1 には、電動過給機 4 が非回転時、または回転後一定時間経過後に、電動過給機 4 下流の吸気通路 1 2 の圧力が極端に負圧となる。これは、電動過給機 4 が停止状態であるので吸入空気はコンプレッサー 4 a をほとんど通過することができず、また、バイパス弁 6 が閉じていることによってバイパス通路 1 0 を通過することもできないので、エンジン 1 1 が吸気通路 9 の空気を吸入し続けると吸気

通路 9 内は負圧になるからである。

【 0 0 2 9 】

このことは、電動過給機 4 の下流の吸気通路 9 に設けた圧力センサー 1 3 から  
の圧力検出信号  $P_2$  を E C M 5 に読み込み所定値と比較することにより判定可能  
である。これを第 1 の故障判定とする。

【 0 0 3 0 】

第 2 として、電動過給機 4 が非回転時、または回転後一定時間経過後に、スロ  
ットルバルブ 1 6 a の開度とエンジン 1 1 の回転数から求まる吸入空気量が、エ  
アフロメータ 2 を通過した空気量よりも少なくなる。

【 0 0 3 1 】

これは、第 1 の症状と同様に、コンプレッサー 4 a およびバイパス弁 6 によっ  
て吸気通路 8 と吸気通路 9 とが遮断されるからである。

【 0 0 3 2 】

このことは、エアフロメータ 2 を通過した空気量、スロットルバルブ 1 6 a の  
開度およびエンジン回転数を E C M 5 に読み込んで計算し、その結果を比較する  
ことによって判定可能である。これを第 2 の故障判定とする。

【 0 0 3 3 】

第 3 として、電動過給機 4 が非回転時、または回転後一定時間経過後に、バイ  
パス弁 6 に開弁信号が出ているにもかかわらず、開閉センサー 2 1 からの検出信  
号は閉状態を示す。これは開閉センサー 2 1 からの信号を E C M 5 に読み込むこ  
とで判定可能である。これを第 3 の故障判定とする。

【 0 0 3 4 】

E C M 5 で実行されるこれらの制御動作について、以下のフローチャートを参  
照して説明する。

【 0 0 3 5 】

図 2 に、加速終了直後以外で電動過給機 4 が稼働していない状態（以下、定常  
状態とする）でバイパス弁 6 の閉固着を検出する場合の制御フローチャートを示  
す。

【 0 0 3 6 】

ステップ S 1 0 0 で定常状態か否かの判定を行い、定常状態であればステップ S 1 0 1 へ、定常状態でなければそのまま終了する。

【 0 0 3 7 】

定常状態か否かの判定は、回転速度センサー 1 5 からの検出信号を E C M 5 に読み込むことで可能である。

【 0 0 3 8 】

ステップ S 1 0 1 では、第 1 の故障判定が成立するか否かの判定を行う。

【 0 0 3 9 】

第 1 の故障判定が成立すればステップ S 1 0 4 に進み、故障判定フラグ F を 1 にする。第 1 の故障判定が成立しなければ、ステップ S 1 0 2 に進む。

【 0 0 4 0 】

ステップ S 1 0 2 では第 2 の故障判定が成立するか否かの判定を行う。第 2 の故障判定が成立すれば、ステップ S 1 0 4 に進み、故障判定フラグ F を 1 にする。第 2 の故障判定が成立しなければステップ S 1 0 3 に進む。

【 0 0 4 1 】

ステップ S 1 0 3 では第 3 の故障判定が成立するか否かの判定を行う。第 3 の故障判定が成立すれば、ステップ S 1 0 4 に進み、故障判定フラグ F を 1 にする。第 3 の故障判定が成立しなければそのまま終了する。

【 0 0 4 2 】

なお、上記の故障判定フローにおいて第 1 ～ 3 の故障判定を行う順序は上記に限らず、自由に変更可能である。

【 0 0 4 3 】

図 3 に加速終了直後であって電動過給機 4 が稼働していない状態でのバイパス弁 6 の閉固着を検出する場合の制御フローチャートを示す。

【 0 0 4 4 】

ステップ S 2 0 0 では電動機 4 b もしくは回転速度センサー 1 3 からの信号に基づいて E C M 5 で現在過給停止直後か否かの判定を行う。

【 0 0 4 5 】

過給停止直後でなければそのまま終了する。過給停止直後であれば、ステップ

S 2 0 1 に進む。

【 0 0 4 6 】

ステップ S 2 0 1 では故障判定手段 1 が成立するか否かの判定を行う。第 1 の故障判定が成立すればステップ S 2 0 5 に進み、故障判定フラグ F を 1 にする。第 1 の故障判定が成立しなければステップ S 2 0 2 に進む。

【 0 0 4 7 】

ステップ S 2 0 2 では第 2 の故障判定が成立するか否かの判定を行う。第 2 の故障判定が成立すれば、ステップ S 2 0 5 に進み、故障判定フラグ F を 1 にする。故障判定手段 2 が成立しなければステップ S 2 0 3 に進む。

【 0 0 4 8 】

ステップ S 2 0 3 では第 3 の故障判定が成立するか否かの判定を行う。第 3 の故障判定が成立すれば、ステップ S 2 0 5 に進み、故障判定フラグ F を 1 にする。第 3 の故障判定が成立しなければステップ S 2 0 4 に進む。

【 0 0 4 9 】

ステップ S 2 0 4 では過給停止から一定時間経過したか否かの判定を行い、経過していれば終了し、経過していなければステップ S 2 0 1 に戻り、一定時間経過するまで上記故障判定手段 1 ～ 3 を繰り返す。

【 0 0 5 0 】

なお、上記の 3 つの故障判定を行う順序は必ずしもフローチャートに記載した順序である必要はなく、また、3 つの判定をすべて行う必要はなく、いずれか 1 つもしくは 2 つでもかまわない。

【 0 0 5 1 】

また、図 2 に示した定常状態での判定と図 3 に示した過給停止後に判定は、どちらか一方だけ、もしくは両方を並行して行ってもよい。

【 0 0 5 2 】

次に上記各故障判定を行った後の制御について図 4 に制御フローを示して説明する。

【 0 0 5 3 】

ステップ S 5 0 1 で判定フラグ F の判定をして、状態フラグ F が 1 のときはス

テップ S 5 0 2 へ進む。

【 0 0 5 4 】

ステップ S 5 0 2 ではバッテリー容量の判定をおこない、バッテリー容量が電動機 4 b を回転させるのに十分である場合はステップ S 5 0 3 に進み、不十分である場合には、ステップ S 5 0 6 に進む。

【 0 0 5 5 】

ステップ S 5 0 3 ではアクセル開度に応じて目標車速を決定する。

【 0 0 5 6 】

ステップ S 5 0 4 では、電動過給機 4 を駆動させて、目標車速に応じた空気量をエンジン 1 1 に供給する。

【 0 0 5 7 】

ステップ S 5 0 6 では、オルタネータの発電量を判定する。発電量が電動機 4 b を回転させるのに十分である場合はステップ S 5 0 3 に進み、不十分である場合には、ステップ S 5 0 7 に進む。

【 0 0 5 8 】

ステップ S 5 0 7 では現在の車速を読み込んで、ステップ S 5 0 8 に進みステップ S 5 0 7 で読み込んだ車速を低速側に補正してステップ S 5 0 4 に進み、電動過給機 4 を駆動させて目標車速に応じた空気量をエンジン 1 1 に供給する。

【 0 0 5 9 】

以上により、本実施形態では、バイパス弁 6 が故障して閉固着した場合でもバッテリー容量もしくはオルタネータの発電量の少なくともいずれか一方が目標車速を維持するのに十分であれば、電動過給機 4 を稼働させることによって吸入空気量を確保するので、エンジン吸入空気が著しく低下することで発生するショックやエンストを防止し、アクセル開度に応じた車速、つまり運転者の意図に応じた速度で走行可能である。また、前記の通りバイパス弁 6 が閉固着しても自走可能なので、レッカー車等と呼ぶことなく異常を解消できる場所、例えば修理工場等まで速やかに車両を移動することが可能である。

【 0 0 6 0 】

バッテリー容量およびオルタネータの発電量のいずれもが目標車速を維持するの

に不十分になった場合においても、オルタネータの発電量に応じて電動機 4 b の回転速度を徐々に下げて電動過給機 4 への負荷を低減するので、走行中突然エンストすることはなく、異常を解消できる場所まで車両を移動することが可能である。

【 0 0 6 1 】

バイパス弁 6 の故障判定の際にバッテリー容量を検出することになるので、バッテリー容量不足を早期に検知することが可能となり、バッテリー上がり等の不具合を予防することも可能となる。

【 0 0 6 2 】

第 1 の故障判定は、バイパス弁 6 の開閉制御用のセンサーの値を用いるので、新たなセンサーを設けるためのコストが必要ない。

【 0 0 6 3 】

第 2 の故障判定は、エアフロメータ 2 により検出した空気量と、スロットル開度およびエンジン回転数から求めることができる吸入空気量といった通常のエンジン制御に用いるパラメータから推定することが可能なので、新たなセンサー等を設けるためのコストが必要ない。

【 0 0 6 4 】

第 3 の故障判定は、バイパス弁 6 の開度を直接検出するので、確実に閉固着を検出することが可能である。

【 0 0 6 5 】

第 2 実施形態について説明する。

【 0 0 6 6 】

本実施形態は、バイパス弁 6 の故障判定判定手段は同様であるが、故障を検知した場合の制御が異なる。

【 0 0 6 7 】

ステップ S 3 0 0 で故障判定フラグ F が 1 か否かの判定を行い、F = 1 でない場合には終了する。

【 0 0 6 8 】

F = 1 の場合にはステップ S 3 0 1 に進み、電動過給機 4 を稼働させて必要空

気量を確保する。このとき、必要空気量とは車両が自走可能な略一定の空気量とする。

【 0 0 6 9 】

以上により、バイパス弁 6 の閉固着を検知した場合には、第 1 実施形態と同様にバッテリーもしくはオルタネータによって電動機 4 b を駆動するので自走が可能であり、特に本実施形態では運転者の意図にかかわらず電動機 4 b の回転数を低く設定するので、閉固着検知後に走行可能な距離を長くすることが可能である。

【 0 0 7 0 】

なお、本発明は上記の実施の形態に限定されるわけではなく、特許請求の範囲に記載の技術的思想の範囲内で様々な変更を成し得ることは言うまでもない。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

第 1 実施形態の過給装置のシステム構成を表す図である。

【図 2】

定常状態での故障判定のフローチャートである。

【図 3】

過給直後の故障判定のフローチャートである。

【図 4】

第 1 実施形態の閉固着検出後の制御フローチャートである。

【図 5】

第 2 実施形態の閉固着検出後の制御フローチャートである。

【符号の説明】

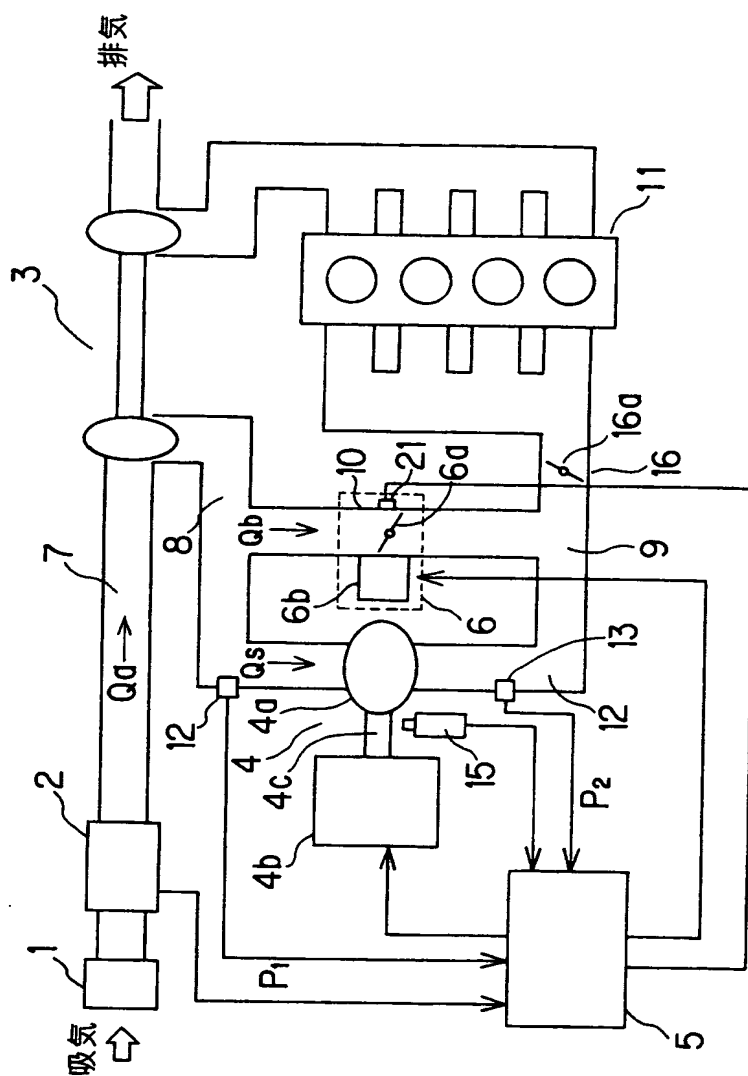
- 1 エアクリーナ
- 2 エアフロメータ
- 3 ターボ過給機
- 4 電動過給機
- 5 コントロールユニット（ECM）（過給切り替え手段）
- 6 バイパス弁
- 7～9 吸気通路

- 1 0 バイパス通路
- 1 1 エンジン
- 1 2 圧力センサー
- 1 3 圧力センサー
- 1 5 回転速度センサー
- 1 6 スロットルバルブ（加速要求検出手段）

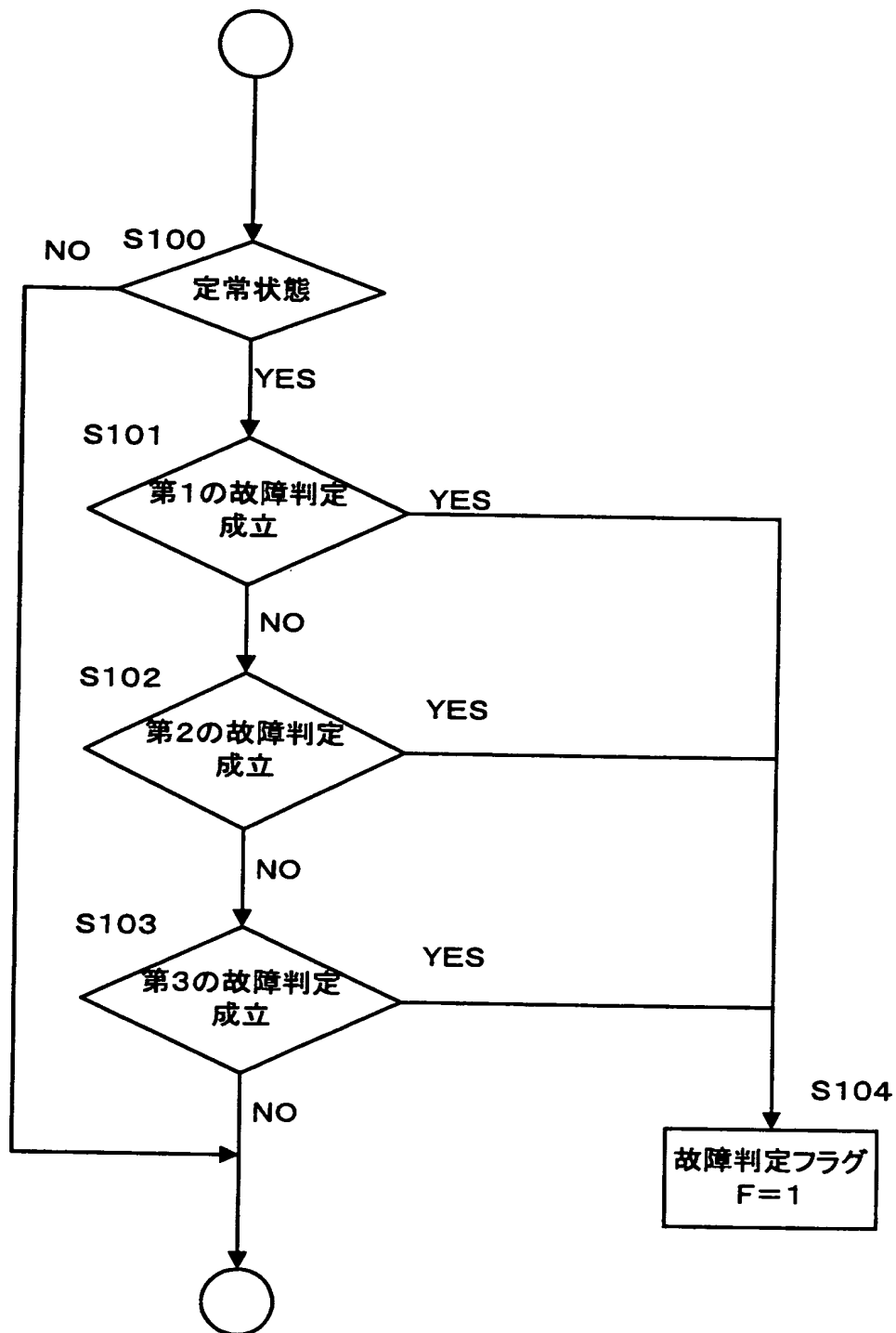


【書類名】 図面

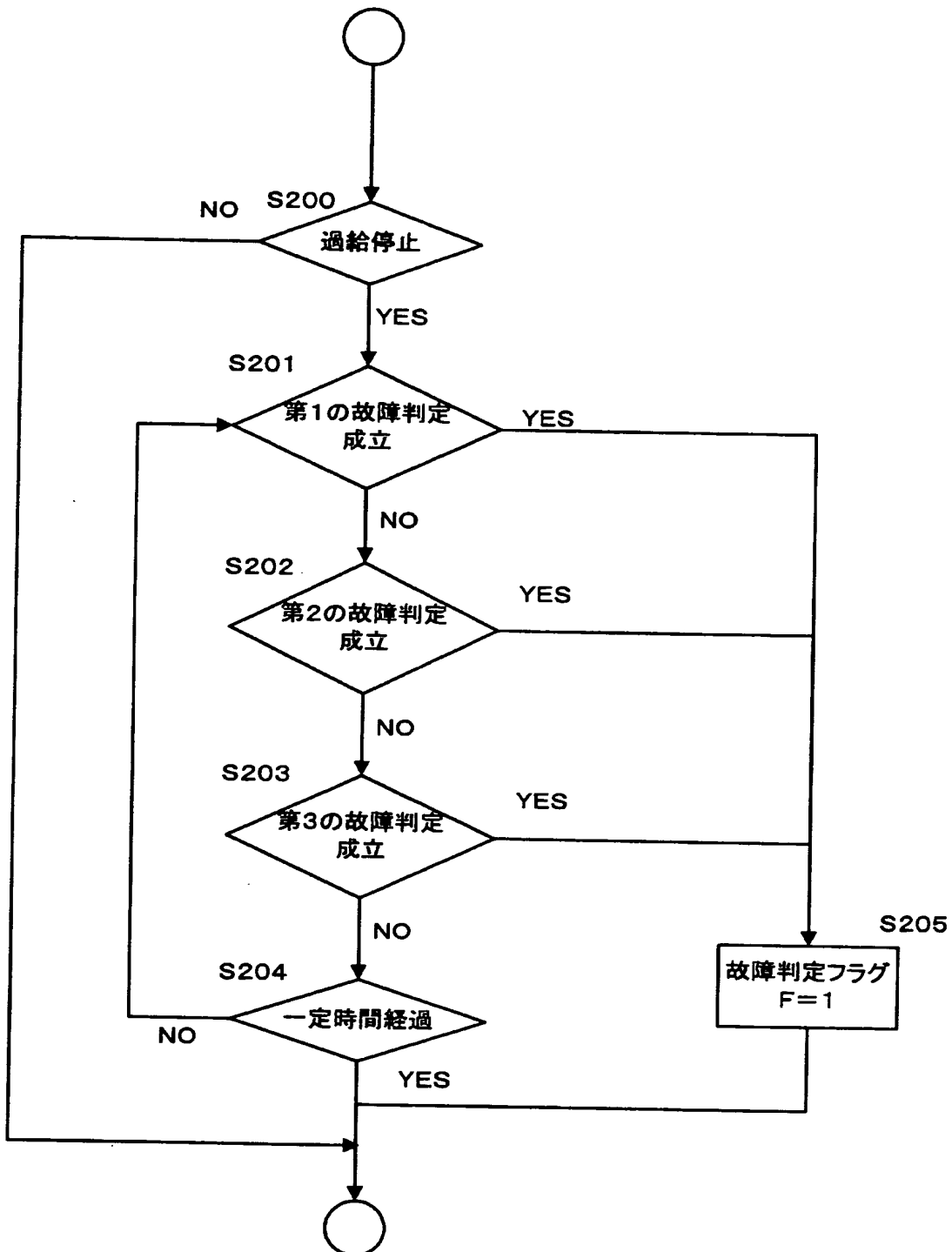
【図 1】



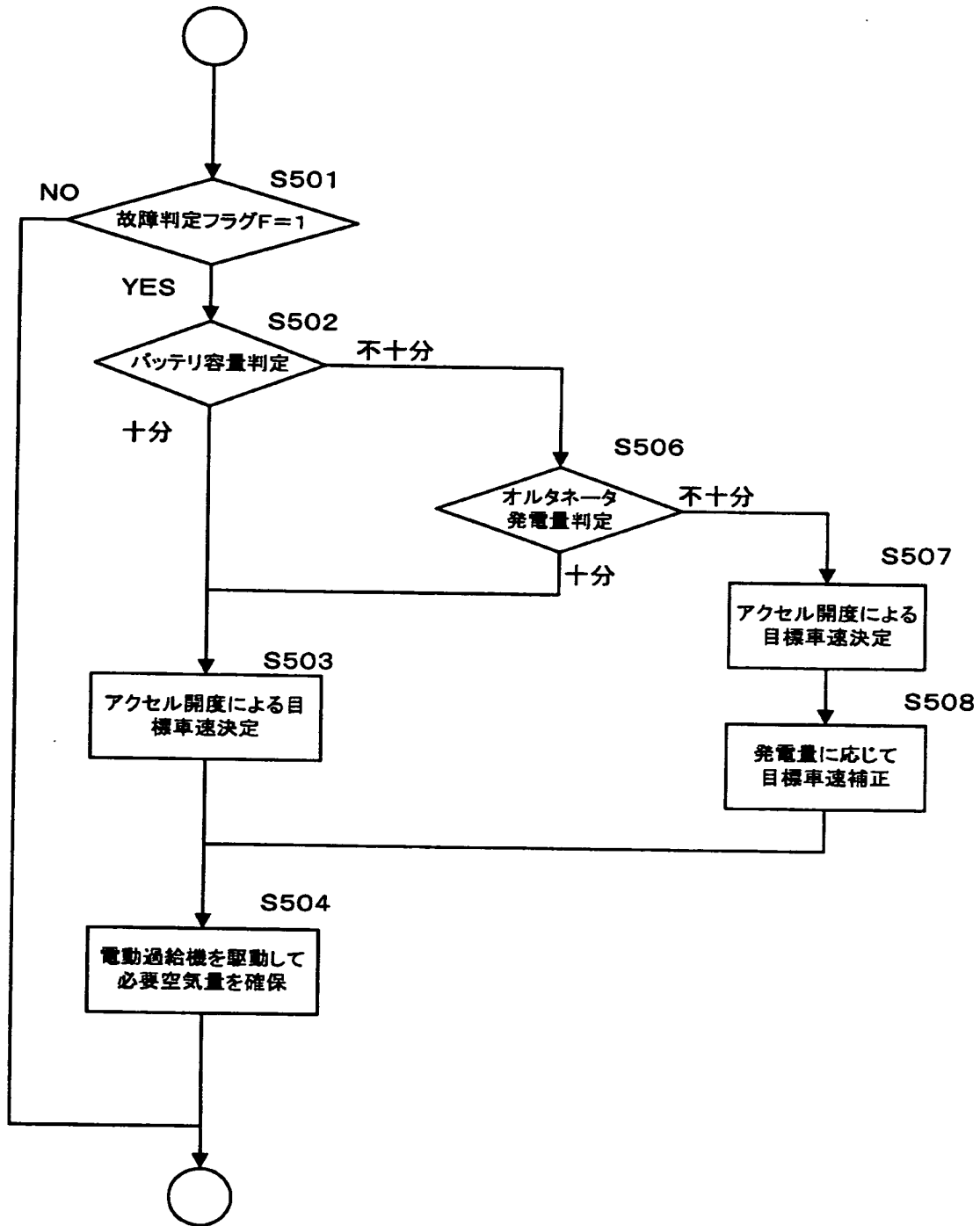
【図 2】



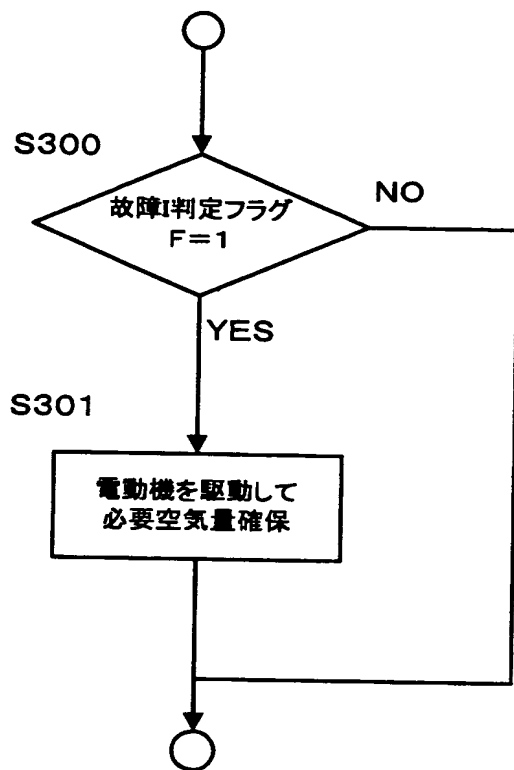
【図 3】



【図4】



【図 5】



【書類名】            要約書

【要約】

【課題】 電動過給機を備える過給装置において、電動過給機を迂回するバイパス通路中に設けたバイパス弁が閉じた状態で固着しても、走行可能なシステムとする。

【解決手段】 ターボ過給機 3 の下流の吸気通路 8 に電動機 4 b によって駆動される電動過給機 4 を設け、電動過給機 4 を迂回して電動過給機 4 の上流と下流の吸気通路 8、9 をつなぐバイパス通路 10 と、バイパス通路 10 を開閉するバイパス弁 6 とを設け、電動過給機 4 からターボ過給機 3 へ過給切り替えを行う時に、電動過給機 4 とバイパス弁 6 とを関連づけて制御する過給装置であって、電動過給機 4 からターボ過給機 3 へ過給の切り替えを行う時に、電動過給機 4 を停止させ、かつバイパス弁 6 を開駆動させる過給切り替え手段と、バイパス弁 6 の閉固着を検出する固着検出手段と、前記固着検出手段により閉固着が検出された時に電動過給機 4 を再駆動させる再駆動手段とを設ける。

【選択図】            図 1

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [000003997]

1. 変更年月日	1990年 8月31日
[変更理由]	新規登録
住 所	神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地
氏 名	日産自動車株式会社